POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 4 | WARSZAWA, KWIECIEŃ 1935 | ROK 2



Z WYBRZEŻA I MORZA

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w miesiącu lutym r. b. **485.675 ton.** Z cyfry tej na obrót zamorski przypada 483.664 ton, w tem na **przywóz 72.111,5 ton,** a na **wywóz 411.552 ton.** Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 2.011 ton.

W porównaniu z miesiącem poprzednim ogólne obroty zmniejszyły się prawie o 112.000 ton; przyczyniło się do tego zmniejszenie się obrotu zamorskiego w tym okresie.

W porównaniu jednak z lutym r. ub. obroty z lutego r. b. wzrosły o przeszło 30.000 ton.

Morskie połowy na wybrzeżu polskiem osiągnęły rekordową ilość **2.375.000 kg.** o ogólnej wartości ponad 198.000 złotych. Charakterystycznem jest jednak, że jakkolwiek ilościowo połowy w lutym r. b. w porównaniu do lutego r. ub. wzrosły o 280.000, to wartościowo spadły jednak o 83.000 złotych. W dużym stopniu przyczyniła się do tego taniość szprot, które stanowiły w lutym ilościowo 97% ogólnych połowów, a wartościowo tylko 68%.

Dalsza rozbudowa floty rybackiej. Motoryzacja polskiej floty rybackiej posuwa się stale naprzód. Stocznia rybacka Morskiego Instytutu Rybackiego posiada obecnie nowe hangary, w których będzie można budować jednocześnie cztery kutry. Już w najbliższej przyszłości rozpocznie się w nich budowa trzech dalszych kutrów motorowych.

Obroty towarowe portu gdańskiego w styczniu r. b. wyniosły **572.300 ton.** W porównaniu zatem ze styczniem r. ub. spadły o 83.300 ton.

Ze szczegółowej statystyki obrotów wynika, że w obrocie towarowym portu gdyńskiego główną rolę odgrywa przeładunek towarów masowych.

Huragan nad wybrzeżem polskiem. Nad wybrzeżem polskiem przeszły w połowie lutego r. b. silne huragany, wyrządzając zarówno w porcie gdyńskim, jak i na wybrzeżu poważne szkody. I tak wichura zerwała z cumów kilka statków i kutrów, którym musiały pośpieszyć z pomocą holowniki. W porcie helskim kry lodowe, wyrzucone na brzeg przez huragan, uszkodziły parapet mola zachodniego, pokład i latarnię. W rejonie Chałup podmyte zostały w kilku miejscach wydmy nadbrzeżne od strony wielkiego morza.

Zatonięcie holownika „Żubr". W dniu 2 marca r. b. przechodząc w czasie silnego wiatru i dużej fali z awanportu do basenu Południowego, zatonął na redzie portu gdyńskiego holownik „Żeglugi Polskiej" „Żubr". Mimo, że stojące w pobliżu inne holowniki pośpieszyły natychmiast z pomocą, nie udało się uratować nietylko statku, ale nawet jego załogi, złożonej z 4-ch ludzi. Statek prawie natychmiast zniknął pod wodą. Holownik „Żubr", z chwilą nastania odpowiednich warunków atmosferycznych, został wydobyty z dna morskiego przez „Żeglugę Polską".

Wodowanie nowego statku polskiego. W Newcastle w dniu 21 lutego r. b. spuszczono na wodę statek towarowy „Puck", wybudowany w stoczni Svan Hunter Richardson w Newcastle dla „Żeglugi Polskiej". Wodowanie miało charakter bardzo uroczysty, wzięli w niem udział m. in. minister przemysłu i handlu p. Floyar-Rajchman oraz ambasador Raczyński. Matką chrzestną statku jest pani ambasadorowa Raczyńska.

„Puck" ma 1.500 ton pojemności, w niedługim czasie ma zacząć kursować na linji Gdynia — Holandja.

Stocznia angielska wybudowała już poprzednio dla „Żeglugi Polskiej" statek „Lech", kursujący między Gdynią a Londynem, a obecnie przystępuje do budowy trzeciego statku towarowego dla tego Towarzystwa, który będzie nosił nazwę „Hel".

Obrót artykułów spożywczych między Polską a Gdańskiem. Zakończone zostały rokowania między Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska, których przedmiotem była sprawa obrotu produktów rolnictwa, ogrodnictwa i rybołóstwa w ruchu podróżnych i ruchu granicznym. Uzyskane porozumienie ustaliło szereg nowych przepisów, ułatwiających obrót wyżej wymienionych produktów między Polską a Gdańskiem.

Od Bałtyku do Morza Czarnego

Pod taką nazwą popłynie III-ci wielki spływ wioślarzy, żeglarzy i kajakowców — w lipcu bieżącego roku — Prutem do Morza Czarnego.

Już sama nazwa mówi o tem, jak wielkie znaczenie propagandowe przypisać należy temu przedsięwzięciu Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Będzie ono czynem wskazującym na geograficzne i historyczne powołanie Polski — łączenie Bałtyku z Morzem Czarnem. Drogą Prutu — wybraną zresztą przez Zarząd Główny L. M. K. przedewszystkiem dlatego, że zarówno Dniestr jak i Dniepr nastręczają jeszcze zbyt wiele trudności technicznych i organizacyjnych — nie mamy coprawda bezpośrednich połączeń z naszemi drogami wodnemi śródlądowemi, prowadzącemi do Bałtyku i dlatego do miejsca odpływu, do Kołomyji, uczestnicy zjadą się koleją, ale — wypływając z własnego kraju ku Morzu Czarnemu, wskażemy conajmniej symbolicznie na przyszłe możliwości i potrzeby zarówno Polski, jak i jej sąsiadów.

W stosunku do naszych sąsiadów rumuńskich spływ ten będzie wyczynem reprezentacyjnym, w którym pragniemy im pokazać nasz dorobek w dziedzinie wychowania wodnego i zachęcić, w szczególności młodą Rumunję do współpracy z nami w realizacji haseł Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Wszak i oni posiadają podobną Ligę.

Mamy za sobą już dwa wielkie spływy — wszystkiemi możliwemi wodami śródlądowemi — do Bałtyku, do Gdańska i Gdyni. Pierwszy dał 1000 łodzi, drugi — z powodu powodzi — nieco mniej, bo tylko 660. Oba te spływy dowiodły dużego zainteresowania społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży, głoszonem przez Ligę Morską i Kolonjalną hasłem — wychowania wodnego. Do Bałtyku powrócimy, może w przyszłości innemi, nowemi drogami.

W tym roku wypada nam odwiedzić Morze Czarne, by ponadto wziąć udział w rumuńskiem „Święcie Morza“ w Konstancy, które zaszczyci swoją obecnością Król Rumunji.

Nie wątpię, że chętnych będzie bardzo wielu. Nie wymieniam ilości, jaką pragnęlibyśmy widzieć na Prucie, ale wierzę, że z roku na rok będzie przybywać, a nie ubywać uczestników tego wielkiego przedsięwzięcia.

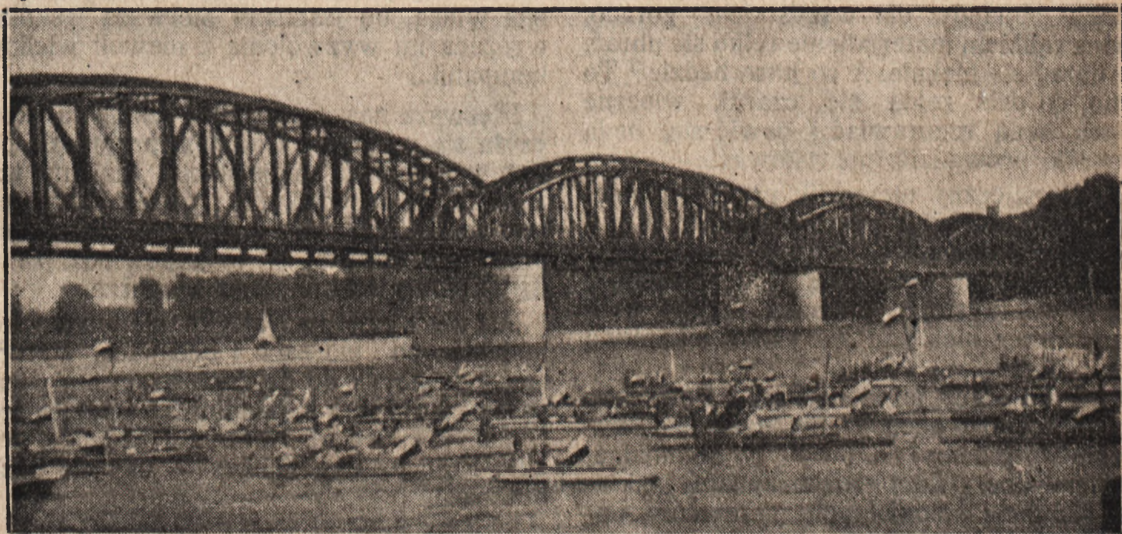
Program jest już gotowy, przygotowania w toku *).

Zapisujcie się czemprędzej, bo lista będzie nieodwołalnie dnia 6 lipca zamknięta.

Przelejemy trochę wody polskiego Bałtyku do Morza Czarnego!

Stanisław Kwaśniewski
generał brygady
Wiceprezes Zarządu Głównego L.M.K.
i Kierownik Spływu.

*) Szczegółowy program Spływu wydrukowany został w Nr. 4 „Morza“.



Defilada zeszłorocznego spływu w Toruniu.

Wyprawa do Afryki Zachodniej

Na pokładzie s/s „Poznań“
18 — 21 stycznia 1935.

Afryka... Marzenie całego szeregu pokoleń najzdolniejszych, najwybitniejszych indywidualności białego świata — od portugalskiego Henryka Żeglarza zacząwszy na dziennikarzu amerykańskim Stanley'u skończywszy!

Dwa tylko zakątki tej olbrzymiej części świata zostały pod władzą ludzi z Afryki: Abisynja i Liberja. Pierwszą rządzą potomkowie legendarnej władczyni, drugą — potomkowie tych, co byli rzeczą, siłą roboczą sprzedawaną na sztuki na rynkach niewolniczych.

W naszej wyprawie pionierskiej do Afryki Zachodniej pierwszym afrykańskim etapem była Liberja. Tam już forpoczty naszej ekspansji gospodarczej, nasi plantatorzy, rozpoczęli swą pracę, tam już konsul Rzeczypospolitej nawiązał współpracę Liberji z Polską.

Dziwny kraj: potomkowie dawnych niewolników rządzą mieszkańcami prastarych sadyb murzyńskich, obowiązuje tam wolność i posłuch bezwzględny, równość i hierarchja. Doskonała ziemia, bogate złoża rud miedzi, żelaza, prawdopodobnie manganu, pono złoto także się znajduje, a jednak kraj biedny... Nie dekoracja robi obraz życia, a człowiek... Człowiek zaś tutaj ma czas; starczy bananów dla wszystkich, gorąco, można rąbkiem materjału nie tylko się ubrać, ale ubrać się pięknie. A co jutro będzie? To samo, co dziś: zejdą się czarni, wieczne dzieci, będą rozprawiać i bawić się, będą dyskusje prowadzić, politykować...

Tylko wieczny niewolnik pracy i pieniędzy, biały człowiek pracuje istotnie w pocie czoła. Zabiera stąd towary, a daje czarnym to, co im potrzebne i niepotrzebne: rąbek wzorzystego gałganka, i rum, ukochany przez nich nad wszystko, lekarstwa i świecidełka.

I my do pracy tej stanęliśmy... Potrzebne Liberji towary pochodzenia polskiego wymieniać będziemy na produkty kolonjalne; na ziemi liberyjskiej rozpoczynamy zakładać plantacje kolonjalnych surowców, potrzebnych Polsce.

W naszej wędrówce po wybrzeżach Afryki Zachodniej przybyliśmy do Port Bouet portu stolicy kolonji, Abidjan.

Gdy w Monrowji witał nas konsul polski i rodacy, tu jesteśmy sami przedstawicielami Polski. Poraz pierwszy polska bandera trzepotała nad falami błękitnego morza, poraz pierwszy Polacy znaleźli się w stolicy Côte d'Ivoire nie jako turyści (choć tych zapewne tu nie było), ale jako ludzie interesu.

Towary polskie znają już drogę do Afryki Zachodniej, ale najczęściej, a właściwie prawie zawsze, nim tu przybędą zmieniają „twarz“. Jest tu, jak nam mówiono, sól polska, ale ogląda świat w workach z napisem „produkt francuski“, jest polskie sukno, ale z napisem: Made in England, jest wreszcie i płótno żyrardowskie, ale również „pochodzenia angielskiego“. My pierwsi przywieźliśmy towary polskie na polskim statku ze znakami polskiego pochodzenia.

Nie można powiedzieć, by przyjęto nas entuzjastycznie. Wszyscy doskonale rozumieją, że podróż nasza, o ile nie zostanie oddzielnym epizodem, jest jeszcze jednym znakiem wyzwalania się naszego z niewoli pośrednictwa obcych.

Pomimo złych humorów wielkich kupców oddaliśmy towary, obgadaliśmy wszystko, co trzeba było, dowiedzieliśmy się, że drobni kupcy i plantatorzy murzyni chętnie nas widzą, bo jesteśmy pierwszą jaskółką, wróżącą im wyzwolenie z niewoli wielkich kompanji...

Pierwsza nasza potyczka handlowa skończyła się wygraną. Cóż nam przyniesie pobyt w kolonjach angielskich? Idziemy tam z wiarą, że zwyciężymy: wiemy, że jesteśmy pionierami, że doskonałe załatwienie przez nas sprawy — to zapowiedź prawdziwego wyjścia naszego w morze.

Już nie węgiel na Bałtyku, ale towary kolonjalne po morzach i oceanach, wyroby naszych fabryk do dalekich krain ma wieźć nasza marynarka handlowa! Gdzie jest Duńczyk i Szwed, Norweg i Niemiec, Anglik, Francuz czy Yankes — nas nie może braknąć!

Idziemy dalej na walkę po zwycięstwo!

Inż. Wodniak

RUCH OKRĘTOWY WAŻNIEJSZYCH PORTÓW BAŁTYCKICH W LATACH



pojemność statków, które weszły i wyszły z portu w tysiącach ton rej. netto

Ze szkoły na okręt

Największem pragnieniem każdego, który z rekruta stał się już marynarzem, jest dopuszczenie go do służby na okręcie wojennym. Aby dostąpić tego zaszczytu, trzeba posiadać następujące warunki: opinję conajmniej „dobrą“ (jest też opinja „wybitna“), doskonały wzrok i zdrowie, oraz ukończony kurs specjalistów morskich, w jednej ze specjalności okrętowych. Na okręcie wojennym, dla ludzi bez specjalności, miejsca niema, gdyż tacy przeszkadzaliby tylko w skomplikowanej służbie morskiej.

Po otrzymaniu przydziału na okręt, marynarz pakuje wszystkie swoje manatki, do specjalnego worka okrętowego i wraz z niezbędnemi dokumentami melduje się u oficera służbowego danego okrętu. Po sprawdzeniu dokumentów, oficer służbowy porucza nowoprzyjętego opiece bosmana okrętowego. Jest to najstarszy z podoficerów okrętowych, którego szarża odpowiada stopniowi sierżanta — szefa kompanji. Bosman okrętowy przydziela nowoprzybyłemu miejsce w pomieszczeniu załogi, przeznacza mu numer załogowy i dopilnowuje, aby był zaprowiantowany i zaopatrzony w hamak i pościel. Potem następują dalsze przedstawienia, a więc: dowódcy kompanji okrętowej, do której został przydzielony, oficerowi specjaliście w/g posiadanej specjalności, a wreszcie przy okazji samemu dowódcy okrętu.

Po kilku dniach pobytu na okręcie, nowicjusz jest już zadomowiony i czuje się rzeczywistym członkiem tej jednej rodziny, jaką stanowi dla niego cała załoga od dowódcy począwszy. Odtąd ląd przestaje być dla marynarza czemś codziennem w jego życiu i tylko od czasu do czasu świeże jeszcze wspomnienia z pobytu na nim, będą budziły utajoną tęsknotę, która jednak prędko minie.

Pierwsze miesiące służby na okręcie są dość ciężkie, ze względu na brak przyzwyczajenia i wprawy, jakie posiadają już starsi koledzy, to też nieraz się oberwie, tak od porucznika, jak od bosmana, bosmanmata i t. d., a nawet i od własnych kolegów. Prace okrętowe, a w szczególności pokładowe, wymagają dużo zręczności i pilności, oraz ogólnego wysiłku, a jeden niezdara może zniweczyć najlepsze starania reszty kolegów. Nie należy jednak się tem zrażać, bo, jak wiadomo, „nie odrazu Kraków zbudowano“... Nie jedną ciężką chwilę nieraz przeżyć trzeba i nie jedną karę „bez lądu“, odcierpieć, zanim się wdroży w ustalony tryb życia morskiego i dyscypliny okrętowej. A dyscyplina jest twarda, bodaj twardsza, niż w wojsku lądowem. Składają się na to warunki środowiska morskiego, gdzie w każdej chwili trzeba być gotowym do stawiania czoła nieprzewidzianym wybrykom żywiołu morskiego, którego potęgę nie wszyscy sobie dobrze uprzytamniają. Ale walka ta hartuje marynarza wyrabia w nim zręczność, spostrzegawczość i odwagę.

Weźmy jako przykład, zwykły, można powiedzieć codzienny wypadek jak: odjazd urlopowanych lub służbowe wysłanie na ląd, w czasie burzliwej pogody z okrętu stojącego na redzie, to znaczy w morzu, w pewnej odległości od brzegu. Wiatr dmie siarczyście w dziób okrętu, jakby chciał go zerwać z łańcuchów, przymocowanych do kotwic, rzuconych na dno morskie. Spienione grzbiety fal, raz wraz z szumem przelatują wzdłuż burty, kołysząc zwolna okrętem. W takich razach jest bardzo trudno i ryzykownie podejść łodzią do burty okrętu, gdyż jeden nieuważny manewr sternika lub wioślarzy, może spowodować rozstrzaskanie łodzi, o burtową ścianę okrętu.

Dla uniknięcia podobnych wypadków, wysunięty jest z górnego pokładu, na wysokości paru pięter zwykłego domu, poza burtę, t. zw. wytyk, t. j. maszt poziomy kilkumetrowej długości, umocowany na stalowych linach. Do końca tego wytyku przymocowuje się drabinkę linową (względnie kawał liny zaopatrzonej w węzły), wolno zwisającą aż do samej wody. Łódź, do której mają zejść marynarze, walcząc z falami, podpływa pod tę drabinkę i w dzikich podskokach i przechyłach, stara się utrzymać w miejscu. Marynarze zaś smagani wiatrem i deszczem, szybko przebiegają po wytyku, aż do miejsca, skąd zwisa drabinka i po niej ze zręcznością kota zsuwają się do łodzi. To samo, tylko w odwrotnym kierunku odbywa się przy powrocie marynarzy z lądu na

okręt. Dzięki temu urządzeniu, łódź stale trzyma się zdala od burty, unikając w ten sposób zderzenia się z okretem.

Przytoczyłem tu najpospolitszy wypadek, z codziennego życia morskiego, lecz ileż jest o wiele poważniejszych sytuacyj, mrożących nieraz krew w żyłach, a pełnych bohaterskiego poświęcenia, jak np. ratowanie załogi z tonącego okrętu, podczas orkanu morskiego.

Ale wróćmy do codziennego życia okrętowego. Każdy marynarz, zależnie od swej specjalności, ma zgóry wyznaczone funkcje, czy to porządkowe, czy też alarmowe. Do porządkowych należy utrzymanie w czystości pewnego działu gospodarstwa okrętowego, jako to: pomieszczenia załogi i oficerskiego, składów amunicyjnych, prowiantury, maszyn, dział, wyrzutni armatnich, torped itd. Do funkcyj alarmowych należą czynności które wykonać należy w rozmaitych zgóry określonych okolicznościach, jak to: podczas manewrów, odkotwiczenia i zakotwiczenia okrętu, w wypadku pożaru, przebicia dna, tonięcia okrętu, wypadnięcia człowieka za burtę, a wreszcie w najważniejszym dla wojennego okrętu — alarmie bojowym.

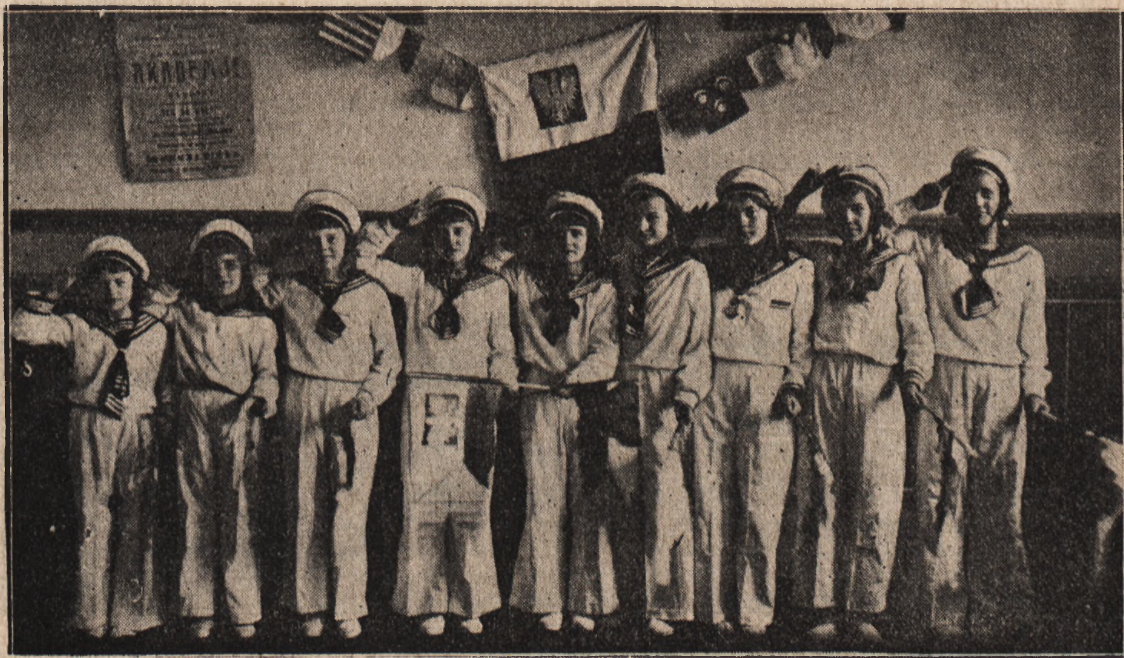
Przysposobienie się do całkowitego opanowania tych czynności pochłania dużo czasu i wymaga wielkiej pracy, ale z drugiej strony podnosi znakomicie zdolność bojową i nawigacyjną okrętu. Na morzu bowiem, nie okręty walczą ale ludzie, na nich się znajdujący.

Prócz wyżej wspomnianych czynności, marynarze odbywają codziennie gimnastykę, ćwiczenia w sygnalizacji, tak dziennej, jak nocnej, w wiosłowaniu, żaglowaniu, celowaniu i strzelaniu z dział, władaniu bronią ręczną, ćwiczenia w wysadzaniu (oddziałów pieszych) na ląd — desantów i t. p....

W tak różnorodnych zajęciach upływa dzień roboczy od godziny 6-ej rano do godz. 17-ej, z dwugodzinną przerwą na obiad i wypoczynek poobiedni. O godzinie 18-ej jest kolacja i jeżeli niema ćwiczeń nocnych — w miarę możliwości —zwalnia się część załogi na kilka godzin, na ląd. Za najmniejsze choćby opóźnienia powrotu na okręt, odbiera się marynarzom na czas dłuższy prawo wychodzenia na ląd. Jest to wogóle najbardziej przykra kara, szczególnie jeżeli zostanie wymierzona na wodach zagranicznych, gdzie tyle ciekawych rzeczy można zobaczyć, zwiedzać i zabawić się przyjemnie.

W czasie podróży i manewrów, służba morska na okręcie kształtuje się nieco inaczej, ale o tem opowiem w następnym artykule.

J. Woźnicki



Członkinie Koła Szkolnego LMK. w Gąbinie.

Abecadło żeglarza

Żaglowce różnią się między sobą pod względem budowy i ożaglenia.

Mamy więc **wyścigowe jachty** rasowe o wysmukłych liniach, **kutry** o pełniejszych kształtach, pojemniejsze i powolniejsze, używane do turystyki. **Szpiegaty** — o ostrej rufie i t. d.

Rozróżniamy ożaglenie **szkunerowe,** czyli skośne (Elemka, Iskra i większość mniejszych statków), **markoni,** albo **bermudzkie** coraz częściej używane na jachtach (jest to ożaglenie skośne z tą różnicą, że żagiel ma kształt trójkąta i przez to nie posiada gafla) oraz **rejowe** (Dar Pomorza).

Przytem maszt o ożagleniu szkunerowem nazywa się **suchym** w odróżnieniu od **urejonego.**

Maszty na większych statkach składają się z kilku części: dolna nosi nazwę **kolumny,** nad nią jest **steńga,** a nad steńgą **bramsteńga.** Mówiąc o jakiejś części masztu trzeba zawsze wymienić, o który maszt chodzi np. **grota-kolumna, for-bramsteńga** i t. d. Części masztów są połączone ze sobą zapomocą **marsów, salingów** i **jarzm.** Mars — łączy kolumnę ze steńgą i ma formę platformy, saling — łączy steńgę z bramsteńgą.

Jarzmo jest to metalowe okucie obejmujące połączone części.

Przy ożagleniu rejowem, żagle mają kształt trapezów i są przyszyte swą górną węższą krawędzią do **reji** (a), czyli poziomej belki zawieszonej swą środkową częścią — piętą (b) u masztu. Końce reji nazywają się **nokami** lub **rogami** (c).

Żagiel przyszywa się do żelaznego pręta, umieszczonego na wierzchu reji i zwanego **jaksztagiem,** dolne zaś rogi mocuje się do niższej reji zapomocą **szotów** (d), lub do pokładu przy rejach dolnych. Przy zwijaniu żagli podnosi się jego dolne rogi do góry linami zwanemi **giejtawami** (e) (brać na giejtawy) dolną zaś krawędź — **gordingami** (f).

Do rei jest przymocowana na **szelkach** (g) lina perta (h) na której stoją marynarze, pracując na rejach.



Skośnożaglowiec rejowy dwumasztowy.

W zależności od kierunku wiatru reje można obracać w płaszczyźnie poziomej zapomocą lin, przymocowanych do noków i zwanych **brasami** (i) (przebrasować). **Topenanty** (j) — podtrzymują reje w płaszczyźnie poziomej.

Mamy reje stałe i podnoszone. Reje podnosi się zapomocą **fałów.** Reje noszą nazwy w zależności od ich umieszczenia, a więc najniższa na fokmaszcie — **fok - reja,** nad nią idą **for-marsa reja, for-bram i for-bom-bram reja.** Oczywiście na grotmaszcie zamiast „for" będzie wszędzie „grota".

A teraz zapoznajmy się z głównemi typami żaglowców.

Slup (sloop), skośnożaglowiec jednomasztowy — posiada jeden suchy maszt i tylko jeden **kliwer.**

Kuter — podobnie jak slup, tylko posiada więcej kliwrów.

Kecz — skośno-żaglowiec półtoramasztowy. Przyczem tylny mały maszt bezań jest umieszczony przed urządzeniem sterowem.

Jol — podobnie jak kecz z tą różnicą, że bezań jest poza urządzeniem sterowem (bardziej do tyłu).

Szkuner — skośnożaglowiec dwu i więcej masztowy. Maszty noszą nazwy fok maszt, grot-maszt 1, 2, 3... i bezań maszt.

Fregata — pełnorejowiec trójmasztowy — wszystkie maszty urejone. Jeśli statek posiada więcej niż trzy maszty i wszystkie są urejone, wówczas do nazwy fregata trzeba dodać ilo-masztowa.

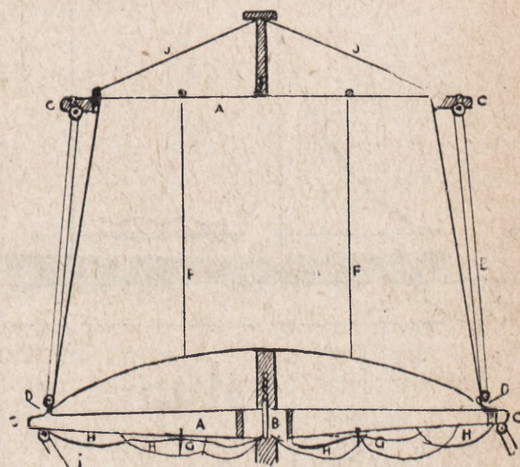
Bryg — pełnorejowiec dwumasztowy, ma obydwa maszty z rejami.

Bark — rejowiec trójmasztowy, posiada reje tylko na dwu przednich masztach, tylny zaś jest suchy. Bark może być i czteromasztowy, wówczas trzy przednie maszty mają reje a czwarty jest suchy.

Barkentyna — inaczej trzechmasztowy rejowy szkuner — półrejowiec trójmasztowy posiada fok urejony, zaś grot i bezań suche.

W zależności od kierunku wiatru mamy następujące kursy statku: **fordewind, baksztag, półwiatr i bejdewind.**

Jeżeli wiatr dmie prosto od tyłu, wówczas statek idzie **fordewind. Baksztagiem** nazywamy taki kurs, przy którym wiatr wieje ukośnie od tyłu ,przytem jeśli kierunek wiatru jest więcej zbliżony do fordewindu — **tępy baksztag,** a gdy mamy wiatr bardziej z boku — **ostry.** Jeśli mamy wiatr prosto z boku, to idziemy **półwiatrem.**



Wiatr wiejący ukośnie z dziobu — **bejdewind,** przytem bardziej od dziobu — **ostry bejedwind,** zbliżony do półwiatru — **tępy bejdewind.**

Zawsze należy dodawać z której strony wiatr wieje. Jeśli z lewej, to statek idzie **lewym halsem,** z prawej — **prawym.**

Jeśli wiatr wieje wprost w przeciwnym kierunku od punktu do którego dążymy, wówczas żaglowiec musi **lawirować** (iść zygzakiem), zmieniając halsy.

Aby zmienić hals należy zrobić zwrot.

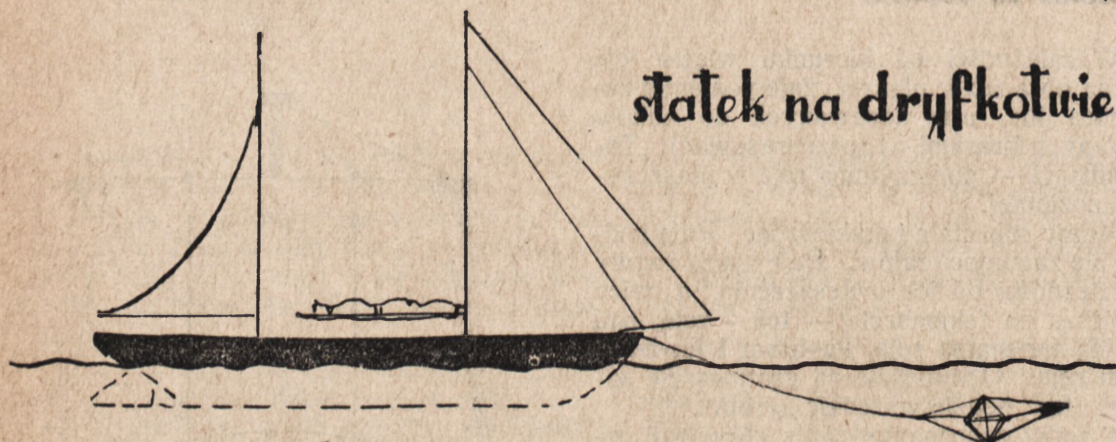
Możemy to uskutecznić dwoma sposobami: 1) przecinając linję wiatru dziobem — **zwrot przez sztag,** 2) **zwrot fordewind** — gdyż podczas tego manewru statek przecina linję wiatru rufą, a więc jest przez moment zwrócony tyłem do wiatru.

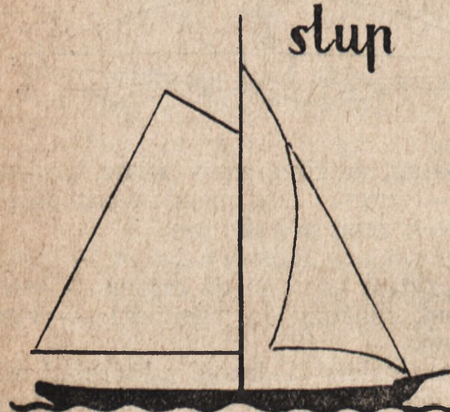
Stanąć w dryf — ustawić tak żagle, aby statek stał w miejscu, czy to dla doczekania świtu przed wejściem do portu, czy też dla jakiej innej przyczyny.

Dryfować — być znoszonym z właściwej drogi przez wiatr lub prąd.

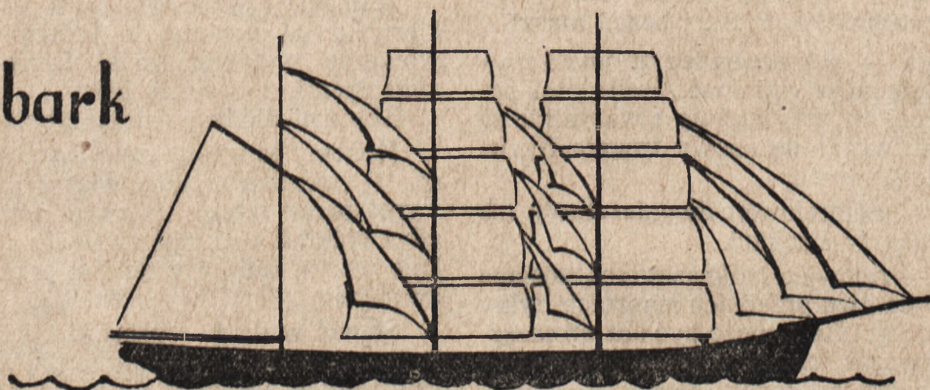
Dryfkotwa — kotwica pływająca, służy do utrzymania statku dziobem do wiatru podczas burzy, oraz znacznie zmniejsza znoszenie (dryfowanie). Na mniejszych łodziach używa się poprostu worka z grubego płótna, który na długiej linie wypuszcza się z dziobu. Na większych statkach dryfkotwę robi się z belek i płótna żaglowego.

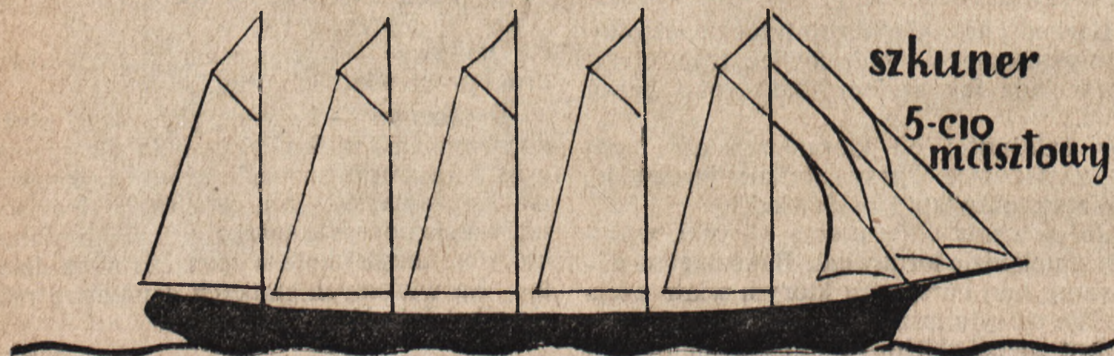
J. S.


statek na dryfkotwie


slup


kecz


bark


szkuner
5-cio masztowy

Co w naszem morzu żyje

Zapewne niejeden, czy niejedna z Was znajdzie się tego lata nad Bałtykiem, nad naszem morzem, czyto, jako uczestnik wycieczki szkolnej — albo wakacyjnego obozu, czy też jako letnik, który przyjechał całe wakacje przebyć na wybrzeżu. Gdy się przyjedzie po raz pierwszy, to różne uczucia budzą się w nas. Z jednej strony wzruszenie — podziw — i zachwyt, z drugiej ciekawość — co ja też w morzu zobaczę i znajdę, czy piękny bursztyn na piasku, czy jakieś dziwne muszle — raki — lub inne, morskie, a tak niepodobne do naszych lądowych istoty.

Boć przecież któż z nas nie czytał i nie słyszał o różnych zwierzętach morskich, nie widział ich na obrazku, czy na filmie — a nawet w muzeum, w słoju lub w gablotce. I oto spodziewamy się, że na grzbiet fali raz po raz wypłyną stada delfinów, a kto wie, czy rekin nie pokaże groźnej czarnej, trójkątnej pletwy grzbietowej, a już różnokolorowe meduzy, i ukwiały, kraby i raki, i wreszcie setki najrozmaitszych muszli widzimy oczami wyobraźni. Cóż za rozczarowanie i zawód! Rekinów ani śladu, **delfiny** należą do rzadkości — a na piasku i w fali przybrzeżnej tak nam się wydaje pusto... Jakieś maleńkie muszelki, jakieś drobne rybki — przecież to **koluszki** — czyli **cierniki** — i — z początku przynajmniej — nic więcej.

Każdy pyta w duchu, dlaczego to tak jest. Czemu nasze morze jest takie puste, czy za zimno w niem żyć zwierzętom? Otóż nie. Przyczyną tego faktu jest inne zupełnie zjawisko. Daleko na północy w falach Atlantyku, a nawet Oceanu Lodowatego żyją przecież i meduzy liczne, i ryby rozmaite, których Bałtyk nie zna zupełnie.

Najważniejszą rzeczą jest nie ciepłota wody, lecz zawartość soli w morzu, czyli to, co się nazywa **zasoleniem morza.** Że woda w morzu jest słona — o tem wie każdy. Ale nie każdemu wiadomo, iż ilość soli rozpuszczonej w wodzie morskiej, może być różna. I tak np. w Oceanach: Wielkim, Indyjskim, Atlantyku i w b. wielu morzach zawartość soli w wodzie wynosi trzy i pół procent, czyli trzy i pół części soli na 100 części wody, czyli na każdy litr wody około 35 gramów soli. Tak jest przeciętnie, ale są i wyjątki od tej reguły. A więc np. Morze Czerwone posiada cztery i pół procent soli a Zatoka Perska nawet prawie pięć procent. Lecz bywa i mniej, np. w Morzu Czarnem już tylko 1 procent. Najmniej soli zawiera morze Bałtyckie — i to im dalej na wschód, czyli im dalej od połączenia przez cieśniny Kategat i Skagerak z morzem Północnem, tem bardziej procent soli maleje. Gdy w zachodniej części wynosi 1 procent, to w zatoce Polskiej (Gdańskiej) sześć setnych procentu, a koło Kronsztadu w zatoce Botnickiej tylko jedną setną.

Jeśli wodę morską odparować i zbadać sól, która zostanie — to okazuje się, że z 35 gramów soli na każdy litr przypada na sól t. zw. kuchenną, czyli zwykłą naszą sól jadalną, 27 gramów — a 8 na inne sole.

Już w naszej części morza woda jest zaledwie słona, a po przyborze Wisły, woda na powierzchni jest tak mało słona, że można ją pić. Otóż trzeba wiedzieć, że większość organizmów morskich, są to istoty, które żyć mogą tylko w normalnej wodzie morskiej t. j. mającej trzy i pół procent soli. Jeśli je przenieść do wody niesłonej, czyli t. zw. słodkiej, lub mało słonej, wówczas prędzej czy później — giną. Tak samo jest zresztą i z organizmami, żyjącemi w wodach słodkich one znów nie mogą żyć w wodzie morskiej. Są jednak pewne zwierzęta, które potrafią wyżyć i w innych warunkach, niż te, w których zwykle żyją i takie właśnie spotykamy w naszem morzu.

Zwierzęta zatem żyjące w naszym Bałtyku, są to z jednej strony gatunki morskie, które umieją żyć w wodzie znacznie mniej słonej, niż bywa ona zazwyczaj, do nich np. możemy zaliczyć: **meduzy, flondry, delfiny** — z drugiej zaś gatunki, które mogą wyżyć w wodzie słonej — jakkolwiek pochodzą z wód słodkich, jak np.: **ślimaki błotniarki, minogi rzeczne, koluszki, karpie, leszcze szczupaki i inne.** Z tego cośmy po-

wiedzieli, wynikałoby, że w Bałtyku nie wiele co jest żywego, że więc to pierwsze wrażenie o jakiem wspominaliśmy poprzednio — jest całkowicie uzasadnione.

Bynajmniej. Kto, powróciwszy z nad naszego morza, twierdzi i opowiada wszystkim naokoło, iż nic ciekawego nie widział i nie znalazł, ten tylko daje dowód, że patrzeć nie umiał.

Ale, chcąc poznać świat zwierzęcy zatoki, czy pełnego morza, nie można się tylko wylegiwać na plaży i przyglądać kąpiącym, albo obserwować statki na morzu — piękny to jest widok, lecz nie doprowadzi do znajomości zwierząt morskich. Do tego celu wiodą inne drogi.

Z nich trzy są najważniejsze, i te chcemy tu wskazać. A więc pierwsza — i najłatwiejsza, trzeba zabrać się do obserwacyj. Już idąc plażą, można znajdować różne okazy **mięczaków i skorupiaków.** Kto przebywa nad zatoką, zwłaszcza w okolicach Pucka, Wielkiej Wsi, Chałup — a nie boi się wody, ten niech wejdzie z siatką ręczną, i zacznie łowić, a przekona się, ile zdobędzie mięczaków, ryb i wiele innych zwierząt.

Druga droga — i tę możemy polecić każdemu, kto potrafi wstać bardzo rano — to zaprzyjaźniwszy się z rybakami, być przy tem, jak oni wracają z nocnych połowów i przywożą ryby. Wiadomo, że rybacy w lecie wyjeżdżają zazwyczaj na noc, gdy wiatr jest od lądu, a wracają rankiem, gdy wiatr jest na ląd.

Nie musi być biedne to nasze morze, jeśli żywi tyle rodzin rybackich. W lecie zobaczymy pełną łódź nieraz, wyłącznie morskich ryb, dużych starych **śledzi, flonder, makreli, dorszy.** Samych tylko flonder łowi się przez jeden miesiąc — lipiec — do 200.000 kg. Wreszcie jest jeszcze jedna droga aby poznać zwierzęta naszego morza, dostępna dla tych, którzy mieszkają w samym Helu, albo pojadą tam, dla zwiedzenia tej miejscowości. W Helu znajduje się instytucja naukowa nazywająca się **Morskie Laboratorjum Rybackie.** W tem Laboratorjum odkąd odzyskaliśmy dostęp do morza uczeni pracują i badają nasze morze, badają przedewszystkiem te wszystkie sprawy, które odnoszą się do rybactwa morskiego ze względu na jego wielkie znaczenie dla miejscowej ludności i dla gospodarki rybnej całego kraju.

W Laboratorjum Rybackiem, można zobaczyć w zbiorach wszystkie zwierzęta naszego morza, dowiedzieć się jakie już o tem napisano książki, a przedewszystkiem dowiedzieć się, ile to ciekawych badań prowadzi się na naszym Bałtyku. Przekonać się ściśle, jakie zwierzęta żyją w naszych wodach, ile wśród nich jest gatunków, mających znaczenie dla człowieka, a więc głównie ryb użytkowych: gdzie są najlepsze miejsca połowu ryb, od czego zależą obfite połowy, jaki tu wpływ mają, wiatry, temperatura wody, prądy, a więc ogólnie mówiąc, dopomóc naszym rybakom w ich ciężkiej pracy — oto zadania, których się podjęli uczeni w Laboratorjum na Helu.

Kto ich odwiedzi, ten przekona się, że mylił się, myśląc iż nasze morze jest puste, i nic w niem niema ciekawego, i dowie się zarazem, że długo jeszcze trzeba będzie badać tę część Bałtyku, która jest nasza, aby zgłębić wszystkie tajemnice morza.

St. S.



Pierwszy obcy statek, który otrzymał nazwę „Gdynia". Jest to statek szwedzki, przeznaczony do przewozu owoców.

Kolonizacja Ligi w Paranie

W poprzednich numerach „Polski na Morzu" informowaliśmy kolejno o wszystkich poważniejszych kolonizacjach w Paranie z wyjątkiem kolonizacji Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Obszar, przeznaczony pod kolonizację Ligi, nosi nazwę rezerwatu indyjskiego i ma siedem tysięcy hektarów powierzchni, znajdujących się pomiędzy dwoma dużemi polskiemi osiedlami, Apukarana i Kandido de Abreu.

Kolonję Apukaranę zamieszkuje około 250 rodzin polskich i kilkanaście niemieckich, klimat cieplejszy, niż w innych okolicach, zaludnionych przez Polaków, i gleba urodzajna, powodują, że koloniści oprócz naszych jarzyn i niektórych zbóż uprawiają sporo trzciny cukrowej, z której pędzą wódkę.

Główną przeszkodą w rozwoju gospodaczym kolonji stanowi odległość od kolei, wynosząca ponad 160 kilometrów i związane z tą odległością trudności zbytu produktów, które-to trudności przezwycięża się częściowo przez hodowlę nierogacizny, odbywającej transport do kolei na własnych nogach.

Na szczęście w Brazylji podatek od ziemi wynosi grosze (od 50-ciu morgowego gospodarstwa parę złotych zaledwie), na ubranie ze względu na ciepło byle drelich wystarczy, a przeto rolnik potrzebuje mniej gotówki, niż w Europie.

Kolonja Kandido de Abreu, licząca około tysiąca rodzin, znajduje się między rzekami Ivahy i Ubazynjo. Okolica bogata, ziemie dobre, las doborowy. Kazimierz Głuchowski, pierwszy konsul polski w Paranie, w swojej książce o osadnictwie pisze o tych okolicach: „Jutro zapewne stoi przed nimi (osadnikami) otworem. Kiedyś, kiedy drogi a potem i koleje przetną ten bogaty kraj, będzie to kraina mlekiem i miodem płynąca. Warunki po temu są"...

Koloniści z Kandido de Abreu i Apukarany nadesłali w r. 1925 do mnie, jako redaktora „Wychodźcy", długi list, zatytułowany: „Gdzie szukać ziemi dla polskiego chłopa?" i w tym liście tak opisują te strony:

„W pasie, położonym tuż przy rzece Ivahy i w miejscowościach ,szczęśliwie osłoniętych przed zimnemi przeciągami, udaje się nieźle trzcina cukrowa. W miejscowościach zaś dalej od rzeki posuniętych, zwłaszcza w ostatnich latach mieliśmy doskonałe urodzaje pszenicy, żyta i wogóle zbóż. należących do stref umiarkowanych. Poza tem, oprócz wielu innych roślin, udaje się doskonale mandjoka, kartofle, warzywa i t. p. Z małemi wyjątkami w ostatnich dwuch latach z powodu fenomenalnej suszy zasiewy kukurydzy i fasoli poprzepadały w całej Paranie a u nas jednak, dzięki silnej ziemi, ostatecznie niewiele ucierpiały. Prawie każdy kolonista ma tak dla siebie, jak i na zbyt.

„Na kolonji Apukarana, jako już dawniej założonej, spotyka się gospodarstwa, przedstawiające wartość do kilkunastu tysięcy milrejsów — jednakże i na nowozałożonej kolonji Kandido de Abreu już mamy kolonistów, którzyby poniżej sześciu do siedmiu tysięcy swych gospodarek nie sprzedali a wszak kolonja zapoczątkowana dopiero od trzech lat.

„Atoli ważną wadą naszych kolonij jest ich wielka odległość od drogi żelaznej"..

Wymieniony list, z którego wyjątek przytoczyłem, nosił taki podpis:

„Upoważnieni przez kolonistów w Kandido de Abreu: Michał Pytlak, Kazimierz Pazio, Franciszek Niemiec.

„Upoważnieni przez kolonistów z Apukarany: Tomasz Koźluk, Adam Patyrała, Franciszek Penerkowski".

Wysłanie listu osadnicy z obydwu kolonij zdecydowali na wspólnem zgromadzeniu dnia 7 czerwca 1925 r. i trzeba trafu, że również dnia 7 czerwca, ale w dziewięć lat później, bo w roku 1934, Liga Morska i Kolonjalna w osobie swego przedstawiciela em. gen. Strzemieńskiego podpisała z rządem parańskim umowę o kolonizację 7 tys. ha, położonych w miejscowości bardzo zalecanej przez osadników i z Apukarany i z Kandido de Abreu.

Obecnie przeprowadza się pomiary i dzieli się rezerwat indyjski na działki osadnicze wielkości 25 hektarów każda. Przypuszczalna cena jednego hektara wyniesie 70 — 80 milrejsów, czyli od 25 do 30 złotych polskich.

Miejsca w kolonji będzie na 150 do 200 rodzin. O postępach prac w rezerwacie indyjskim będziemy stale informowali naszych Czytelników.

Michał Pankiewicz

Kamerun — niedoszła kolonja Polski

Młodzieniaszkiem będąc marzył o dalekich podróżach zamorskich syn bogatego przemysłowca z Częstochowy Stefan Rogoziński; w umyśle młodzieńca skrystalizowała się myśl odbycia wyprawy naukowej w celu zbadania nieznanego kraju afrykańskiego, Kamerunu, i zatknięcia tam sztandaru polskiego, jako na pierwszej kolonji nieistniejącego państwa polskiego.

Chlubnie i szybko skończywszy naukę na marynarza, objechał Stefan daleko świat jako marynarz floty rosyjskiej; w 1882 roku dobrał sobie dwóch podobnych entuzjastów: inżyniera górniczego Klemensa Tomczka z Trzemeszna w Wielkopolsce i sieradzanina Leopolda Janikowskiego, który dziś jest dyrektorem Muzeum Przemysłu i Rolnictwa — nabył żaglowiec stutonowy i dnia 12 grudnia 1882 roku wyruszył na tym kutrze — „Łucji Małgorzacie", do Kamerunu.

Było to, jak widzimy, w niespełna 20 lat po upadku powstania styczniowego, w chwili, gdy w społeczeństwie przygnębionem ostatnią katastrofą, zamarła, jak się zdawało, wszelka energja do czynów wzniosłych.

W takim to czasie dwudziestoletni chłopiec — Rogoziński ur. się 14 lutego 1861 roku — rzuca myśl wyprawy naukowej, zbadania niespenetrowanych dzikich puszcz i zdobycia ich dla Polski.

Szaleńcem okrzyczeli go „rozważni", którzy wówczas właśnie rzucali poziome hasło ratowania Polski przez pogodzenie się z losem, pogodzenie się z faktem zaborów oraz zbogacanie się. Inni, którzy później, jak Bolesław Prus i Henryk Sienkiewicz stali się sztandarami narodu, z entuzjazmem, całą potężną wymową swoich znakomitych piór, poparli przedsięwzięcie Rogozińskiego.

Pojechali zapaleni młodzieńcy w daleki świat, przemierzyli ocean, a na miejscu niezbadane góry Kameruńskie oraz spory szmat ziemi murzyńskiej, odkryli nieznane rzeki, jeziora i ludy, a taką polskiem swem zachowaniem się zdobyli wśród murzynów sympatję, że, co spamiętać warto, w roku 1883 mógł Janikowski na „polskiej" wyspie Mondoleh u brzegów Kamerunu, na stacji morskiej, którą tam z Tomczkiem zbudował, urządzić patrjotyczny obchód rocznicy zwycięstwa pod Wiedniem i słuchać jak czarni entuzjaści wiwatowali na cześć Polski.

Zaufanie do naszych badaczy tak było wielkie, że ostatecznie kacykowie murzyńscy sprzedali im swoje kraiki i uprosili Rogozińskiego, aby im przewodził i sprawował nad nimi władzę. W ten sposób powstała przed 50 laty prawdziwa kolonja polska w Kamerunie.

Niestety, krótki był jej żywot: niemieckie kanonierki, groźniejsze niż dwie flinty polskie (bo Tomczek zmarł w 1884 r. na wyspie Mondoleh) położyły kres władaniu polskiemu. Niemcy, trzeba wiedzieć, byli wówczas właśnie w poszukiwaniu kolonij dla siebie i w tym okresie poczynili w Afryce pierwsze swoje zdobycze kolonjalne, a w chwili wybuchu wojny światowej byli panami blisko 3 miljonów kilometrów kwadratowych ziem za morzami.

Nie utrzymała się kolonja polska w Afryce, ale pamięć jej nie powinna zaginąć, przeciwnie, powinna nam stale przypominać, że co ongiś w czasie niewoli poziomym umysłom wydawało się rzucaniem się z motyką na słońce, a jednak nie było fantazją, dziś, gdy mamy własne państwo musi być dla Polski - mocarstwa nakazem i obowiązkiem. Kolonje mieć musimy.

Stanisław Zieliński

Liga Morska i Kolonjalna, podejmując pracę na terenie całej młodzieży, przejęła od Akademickiego Związku Morskiego, wydawanie miesięcznika „Szkwał", który staje się jeszcze jednem czasopismem Ligi. „Szkwał" otrzymywać mogą bezpłatnie: członkowie popierający Ligi (składka 50 gr.), członkowie A. Z. M. i członkowie Kół Szkolnych L. M. K., którzy opłacać będą miesięczną składkę w wysokości 50 gr.

Gazeta okrętowa

Przed niewielu jeszcze laty pasażerowie wielkich statków oceanicznych musieli zadawalniać się spóźnionemi wiadomościami ze świata, zawartemi w korespondencji prywatnej i gazetach, oczekujących ich po drodze w portach. Dopiero szerokie zastosowanie radjotelegrafji umożliwiło okrętom na pełnem morzu otrzymywanie nowin z kontynentów i z innych okrętów, znajdujących się w podróży i komunikowanie ich mieszkańcom pływających hotelów za pomocą mechanicznie powielanych codziennych biuletynów, które dawniej były gazetkami o czysto lokalnym charakterze, nie wybiegającym poza sferę życia danego statku.

Od tych biuletynów — jeden krok do stałych gazet okrętowych, obsługiwanych o określonych porach dnia przez specjalnie zorganizowaną służbę radjotelegraficzną.

Kapitan podaje natychmiast do wiadomości najpilniejsze i najważniejsze informacje, wywieszając je w powielonych maszynopisach w wielu punktach statku, pozostały zaś materjał, zakwalifikowany przez tegoż kapitana w charakterze redaktora gazety okrętowej, idzie do drukarni okrętowej, której personel składa się z paru zecerów, przeprowadzających również korektę, łamanie i odbijanie na pośpiesznej maszynie drukarskiej.

Gazeta taka ukazuje się zwykle w godzinach przedpołudniowych i jest oczywiście rozchwytywana. Kapitan - redaktor ma z nią sporo roboty. Nadchodzący radjotelegraficznie materjał jest różnoraki i trzeba go segregować i grupować w zależności od przeważających zainteresowań pasażerów. Nie brak tam oczywiście i wiadomości miejscowych z okrętu, które zbiera się i redaguje z dnia na dzień, a także ogłoszeń — zgóry zamawianych w centrali linji okrętowej przez firmy poszukujące skutecznej reklamy; ogłoszenia te mają być nowościami, utrwalanemi codziennie na morzu w pamięci czytelnika i przygotowującemi go do nieznanych warunków życia w kraju, do którego zdąża.

Gazeta obejmuje od 4-ch do 16-tu i więcej stron, zależnie od ilości ogłoszeń. Pierwsze strony są poświęcone części rozrywkowej, ostatnie — reklamowej.

Okręt zabiera już gotowy zapas numerów przeznaczonych na cały czas podróży, zadrukowany zgóry w kraju na papierze ilustracyjnym formatu czwórki, a tylko dwie wewnętrzne strony pozostają puste do wypełnienia przez redakcję i drukarnię okrętową. Tytuł gazety uzależniony jest od okrętu, naprzykład „Ocean Times published on board the Steamers of the Red Star Line S. S. Pennland". Polska linja okrętowa Gdynia — Ameryka wydaje gazetę odbijaną na aparatach powielających Roneo.

Pozatem każda gazeta okrętowa miewa swe specjalne numery okolicznościowe, całkowicie układane na statku przy udziale utalentowanych pasażerów, humorem i werwą pióra, urozmaicających życie okrętowe. Bale, uroczystości dobroczynne i towarzyskie, dni polarne, równikowe, pożegnalne etc., dają potemu liczne sposobności. **R.**

Z ruchu wydawniczego

„Płomyk" — tygodnik dla dzieci i młodzieży — wydał numer poświęcony całkowicie morzu — w dziesięciolecie jego odzyskania.

Wstępny artykuł, zatytułowany „Przed 15-u laty", ukazuje przeszłość wybrzeża polskiego w porównaniu z teraźniejszością. I zaraz następnie zwiedzamy port w artykule p.t. „Port Gdyński". Przesuwają się przed oczyma chłodnie, magazyny, stocznie, nabrzeża, baseny, okręty.

A dalej? artykuł „Co chłopcy widzieli w Gdyni", art. o podróży „Daru Pomorza", szkolnego okrętu marynarki handlowej, wreszcie cały artykulik o „Lidze Morskiej i Kolonjalnej" jako instytucji społecznej, poświęconej sprawom polskiego morza.

Całość „Płomyka", obejmująca w sposób przystępny całokształt spraw związanych z morzem, ozdobiona licznemi ilustracjami, sprawia, że każde dziecko zastanowi się nad znaczeniem jakie przedstawia dla Polski odzyskanie i posiadanie dostępu do morza.

„Moje Pisemko" również niemal cały numer poświęca morzu. — Po wstępnym wierszu „Do Polskiego Morza" następuje odezwa do młodzieży w 15-letnią rocznicę odzyskania morza. Oprócz przygód małej dziewczynki, która pierwszy raz ujrzała morze, „Pisemko" zamieszcza ciekawą baśń kaszubską „O herbie miasta Pucka", i cały rozdział poświęca powstaniu i rozwojowi polskiej marynarki wojennej.

Całość kończą krótkie, lecz bardzo ciekawe notatki „O morzu" obznajmiające z niektóremi właściwościami wszystkich mórz i oceanów.

Wiadomości organizacyjne

Po szeregu konferencyj doszło ostatnio do całkowitego porozumienia między Ligą Morską i Kolonjalną, a Związkiem Nauczycielstwa Polskiego co do formy należenia członków Związku do Ligi. W wyniku tego porozumienia została zawarta pomiędzy Ligą i Związkiem umowa, na podstawie której każdy członek Związku staje się automatycznie członkiem Ligi. Składka od nauczycielstwa będzie wpłacana centralnie przez Zarząd Główny Z. N. P. do kasy Zarządu Głównego L. M. K., który będzie przeprowadzał jej rozdział na Okręgi i Oddziały — w-g przepisów statutu. Należy podkreślić, że Związek liczy dziś ponad 47 tys. członków, którzy zwiększają solidarnie szeregi Ligi, oddając na usługi spraw morskich kolonjalnych i żeglugi swą pracę i własną siłę organizacyjną z całą prasą związaną, obejmującą kilkadziesiąt pism.

Niemniej doniosły dla samej sprawy będzie ostateczny wynik rozmów, jakie zostały ostatnio podjęte przez władze L. M. K. z przedstawicielami Drużyn Żeglarskich Z. H. P. i Akademickiego Związku Morskiego na temat ścisłej współpracy programowo-organizacyjnej, szczególnie w zakresie wychowania wodnego młodzieży. Dotychczasowy przebieg rozmów pozwala już przesądzić, że i tutaj zostanie osiągnięte całkowite porozumienie, a obecny stały kontakt Ligi z temi organizacjami zamieniony zostanie na pełną wzajemność i stałą koordynację wszystkich wspólnych poczynań.

Sprawy te posuną się znacznie naprzód niewątpliwie jeszcze przed VI walnym zjazdem delegatów L. M. K., który odbędzie się w Gdyni w czasie od 1 do 3 czerwca r. b. Uroczyste otwarcie zjazdu i pierwsze plenarne zebranie odbędzie się w Gdyni, zaś obrady komisyj zjazdowych odbywać się będą na okręcie „Kościuszko", którym delegaci udadzą się na wyspę Bornholm. „Kościuszko" wróci we wczesnych godzinach rannych 3 czerwca do Gdyni, gdzie nastąpi drugie plenarne posiedzenie i zamknięcie zjazdu.

W roku bieżącym i członkowie kół szkolnych L. M. K. będą mogli zażyć podróży morskiej, albowiem staraniem Zarządu Głównego zostaną zorganizowane w czasie tegorocznych wakacyj szkolnych 2 zagraniczne wycieczki morskie dla młodzieży: 1-sza na fjordy Norwegji (Nordcap) od 4 do 20 lipca i 2-ga na Morze Północne (Danja, Szkocja, Anglja, Belgja) od 6 do 19 sierpnia. Koszt 1-ej wyniesie 230 zł. od osoby, zaś 2-ej — 205 zł., które obejmują przejazd statkiem i wyżywienie na statku; do cen tych należy doliczyć: koszty przejazdu koleją do Gdyni i z Gdyni, oraz koszty zwiedzania miejscowości, w których zatrzyma się statek: dla 1-ej 25 zł., dla 2-ej 40 zł. od osoby.

Zgłoszenia na obie wycieczki przyjmuje wyłącznie Zarząd Główny L. M. K. i tylko do dnia 1 maja, w którym listy zgłoszeń zostaną bezwzględnie zamknięte. O bardziej szczegółowe informacje należy zwracać się do najbliższego Oddziału L. M. K.

Zarząd Główny LMK organizuje dla członków kół szkolnych LMK obóz propagandowo-żeglarski nad jeziorem Narocz. Obóz będzie trwał od 19 czerwca do 15 sierpnia r. b. i będzie obejmował 2 turnusy: 1-y od 19.VI do 16.VII i 2-gi od 18.VII do 15.VIII r. b.

Opłata za 4-ro tygodniowy pobyt w obozie wynosi Zł. 45.—,za korzystanie z taboru Zł. 5.—. razem Zł. 50.—.

Z życia Kół Szkolnych

Zamieszczając w poprzednim numerze wiadomości o przebiegu uroczystości, jakie odbyły się w całym kraju z racji 15-lecia odzyskania dostępu do morza, redakcja „Polski na Morzu" nie była jeszcze w posiadaniu materjałów sprawozdawczych, które z pewnem opóźnieniem napłynęły dopiero z terenu o urządzonych obchodach. Dziś znów materjał ten jest tak obfity, że trudno byłoby zamieścić go w całości na tem miejscu. Faktem jest jednak, że udział młodzieży w obchodach był tym razem żywiołowy i bardzo czynny. W Zamościu np. cały bogaty program wielkiej akademji, na którą przybyło ponad 1000 osób, został wykonany wyłącznie przez młodzież kół szkolnych L. M. K., przyjęty z wielkimi aplauzem i uznaniem dla młodych wykonawców. Również o własnych siłach urządziło obchód Koło przy Szkole Nr. 1 w Gąbinie. Imponującą akademję urządziło 10 lutego Koło przy Gimn. im. Bol. Prusa w Skierniewicach, jak i przy szkole Nr. 16 w Pabianicach. Nie zaniedbały Koła Szkolne L. M. K. i inicjatywy przy innych okazjach, których dużo dostarczył okres karnawałowy. Koło przy Szkole Nr. 14 w Katowicach np. urządziło przy poparciu opiekunki — p. E. Gerschlowej, dziecinny bal maskowy, z którego czysty dochód w kwocie 20 zł. został przesłany na Fundusz Obrony Morskiej.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10 telefony: red. 290-18, admin. 533-88.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonjalna. Redaktor: Henryk Sikorski.

Druk. Zakł. Graf. „Nowoczesna Spółka Wydawnicza", S. A., Warszawa, Marszałkowska 3